Nr. 10. Kraków, dnia 15 sierpnia 1900 r. Rok I.



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Bracka 15.
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: **Szczepan Kurowski,** Kraków, Mikołajska l. 9.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Roczie 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal.
Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Do nabycia w administracyi: ul. Bracka l. 15, oraz we wszystkich agencyach dzienników.

Pr. III. 120/00. C. k. Sąd krajowy jako prasowy na wniosek c. k. Prokuratora Państwa po myśli § 493 pk. orzekł, że zamieszczony w Nrze 9 czasopisma drukowego „Kolejarz“ z dnia 1 sierpnia 1900 ustęp artykułu pod tytułem: „Poroniony płód“ a mianowicie ustępy od słów I „Słaba głowa“ do „niepoczesnego rodzica“, II od słów „Niewiadomo co więcej podziwiać“ do „oddawna wszechstronnego oświetlenia“, III od słów „Zanim to nastąpi“ do „przyjmować będą łapówki“ zawierają znamiona występku z § 300 uk., że zakazuje się rozszerzania tych ustępów zatwierdza się przez c. k. Prokuratoryę Państwa konfiskatę pomienionego numeru, a cały zabrany nakład takowego ma być zniszczonym, albowiem autor przytaczając reskrypt c. k. Dyrekcyi kolei państwowych w Krakowie, dotyczący brania datków pieniężnych przez konduktorów od podróżnych, nazywa go „niedołężnym potworkiem“ przedstawia jako cel tego reskryptu nie usunięcie rzekomej korupcyi, lecz odstraszenie groźbą kar dyscyplinarnych tych, którzy z powodu braku protekcyi, nie mogąc się dobić stanowiska konduktorów pociągów osobowych, zbyt natarczywie o to stanowisko rzekomo nie należne się domagają, treść zatem tych ustępów rzeczonego artykułu jest zdolną podburzyć do nienawiści przeciw c. k. Dyrekcyi kolei państwowej. Równocześnie na wniosek c. k. Prokuratoryi Państwa stosownie do przepisu § 20 ust. pras. poleca się redakcyi czasopisma „Kolejarz“, aby uchwałę tę w najbliższym numerze czasopisma na pierwszej stronie takowego pod rygorem skutków z § 21 ust. pras. bezpłatnie zamieściła. C. k. Sąd krajowy jako prasowy. Kraków, dnia 2 sierpnia 1900. *Wawrausch.*

Wilhelm Liebknecht.

Jeden z największych i najwybitniejszych bojowników socyalizmu, Wilhelm Liebknecht, umarł dnia 7 sierpnia. Życie jego, to życie ustawicznej walki i pracy, które nietylko dla niemieckich socyalistów, ale wogóle dla międzynarodowego socyalizmu wielkie miało znaczenie.

Niepodobna w chwili bolesnego wzruszenia i najgłębszej żałoby zmierzyć cały ogrom straty, jakiej doznał proletaryat, przez śmierć tego wielkiego męża i w słowach wyrazić jego czyny i owoce jego działalności!

Jego ognista wymowa, jego znakomite pióro zdobyły partyi masy zwolenników i wiodły partyę przez blisko pół wieku, po ciernistej drodze walki klasowej, chroniąc tą od zboczeń z tej drogi i czyniąc coraz co potężniejsze wyłomy w twierdzy reakcyi.

Do końca życia pozostał śmiertelnym wrogiem wszelkiego ucisku i z młodzieńczym zawsze zapałem bronił wszystkich uciśnionych. Z nim zeszedł również do grobu wielki przyjaciel Polaków i szermierz niepodległości naszej. Ukochał on sprawę rozdartej naszej ojczyzny jeszcze jako młodzieniec, kiedy w szeregach rewolucyi służył pod Mierosławskim. I aż do śmierci podnosił przy każdej sposobności śmiały protest przeciwko zbrodni, dokonanej na naszej ojczyźnie i wspierał polski proletaryat ze wszystkich sił w walce o niepodległość Polski.

Był to charakter nieugięty, czysty jak łza. Otoczony czcią nawet wrogów, stał zawsze na straży czystości socyalistycznego sztandaru.

Toteż proletaryat całego świata nie zapomni mu nigdy jego czynów i jego niespożytej pracy dla wyzwolenia pracującego ludu i na zawsze zachowa imię jego we wdzięcznej pamięci!

Katastrofy kolejowe.

Do wypadków kolejowych przyzwyczailiśmy się do tego stopnia, że trzeba wielkiego zdarzenia, t. zw. katastrofy, aby opinia publiczna zwróciła się przeciwko zarządowi kolei. „Drobnych wypadków“ już nie spostrzegamy, zgrozą przejmują nas tylko „katastrofy“. Nic bardziej usprawiedliwionego, jeśli się bierze rzecz na miarę wzruszenia i zgrozy. Katastrofa, w której giną nasi koledzy, znajomi, przyjaciele, krewni, razi w nas, jak piorun, gdy drobne wypadki są zaledwie drobnemi chmurkami nad plantami kolejowemi, nad któremi, jak nad każdą dziedziną pracy z pomocą sił mechanicznych, niema nigdy nieba pogodnego.

A jednak, biorąc rzecz objektywnie, każdy wypadek kolejowy, uważany za drobny, jest jeżeli nie katastrofą dla pewnej sfery ludzi, to zwiastunem katastrofy wielkiej, od której zadrżeć może kraj cały.

Wszystkie tak częste wypadki podczas manewrowania pociągów, wszelkie ściskania ludzi buforami, spadania maszynistów, drobne wykolejenia (o których się donosi: wypadków z pasażerami na szczęście nie było; poszwankowanych jest kilku ze służby kolejowej) są dla ludzi poszkodowanych i ich rodzin katastrofami, a gdyby te sfery miały wpływ na prasę, opisy wypadków nie schodziłyby ze szpalt dzienników.

A jako symptomaty porządków istniejących na kolejach? Drobne wypadki są najgorszem dla kolei świadectwem. Pomijając nieszczęścia, spuszczane przez siłę wyższą, za które nikt nigdzie nie odpowiada, wszelkie inne wypadki są wywołane przez nędzny system, chciwość zysków, jednem słowem przez ludzi, kierowników lub wykonawców. Wypadki drobne różnią się od katastrof najczęściej rozmiarami szkód materyalnych, ale przyczyny mają te same.

Nie każdy człowiek, który pada na ziemię, jest chory; ale ten jest chory, który się często potyka o byle listwę w podłodze. Najgorszym symptomatem złej organizacyi kolejowej i jej gospodarki są wypadki drobne. Przez mylne ustawienie zwrotnicy ścierają się dwa pociągi osobowe, stąd dziesiątki ofiar, katastrofa straszna; lecz jeśli chodzi o symptomat, to puszczenie na pociąg marnej drezyny z jednym człowiekiem jest równie silnym dowodem złego stanu gospodarki kolejowej. A gdy takich drobnych wypadków jest dużo, to znaczy, że kolej jest stale w nieporządku.

Czytaliśmy kiedyś bardzo ciekawe studyum w kolejowem czasopiśmie rosyjskiem o wypadkach na kolei. Autor między innemi przytoczył dla przykładu statystykę wypadków na jednej ze znanych mu kolei. W ciągu 5 lat 56 razy wykolejały się tam pociągi, i co jest ciekawe, że tylko dwa razy wykolejenie nastąpiło na linii; 54 razy wypadek ten zdarzył się na stacyach. Ogółem w ciągu tego czasu było na tej kolei 278 rozmaitych wypadków, a przyczyna wszystkich tkwiła w złej gospodarce.

Z powodu tych wypadków pociągnięto do odpowiedzialności 94 osoby. W liczbie tej nie było wszakże ani jednego członka zarządu, dyrektora, a nawet inżyniera dystansowego. Do odpowiedzialności sądowej pociągnięto: 21 maszynistów, 19 zwrotniczych, 20 spinaczy pociągów, 13

wagenmajstrów, 9 konduktorów, 5 robotników, 4 stróżów i t. d.

W każdym poszczególnym wypadku wina oskarżonych mogła się wydać nader karygodną, ale statystyka, badająca przyczyny ogólne zjawisk, ma właściwość łagodzenia przewinień jednostki, jeśli nie przed sądem to przynajmniej w oczach historyi. Otóż, cytowany przez nas badacz wyświetla, że podówczas na kolei tej z pobudek oszczędności nie donajmowano 30% oficyalistów, względnie do etatu, określającego ilość stanowisk w wydziale służby ruchu. Dalej, służba ta brała pensyi rocznej 120 do 300 rbl., co ją kwalifikowało do najuboższych sfer ludności miejscowej. Wreszcie ludzie ci pracowali po 12 godzin dziennie co sprawiało, że w pewnych porach dnia byli wprost nieprzytomni ze zmęczenia.

Co to jest system oszczędności? Najprostsza odpowiedź jest znana: jest to system podnoszenia dywidendy od akcyi i zyskiwania gratyfikacyi za zasługę oszczędzania. Względnie zaś do wywoływanych przez oszczędność katastrof jest to system: 1) niesprzeciwiania się statystyce i 2) system ubezpieczania się kolei od wypadków kosztem pracowników.

Logika tych systemów jest taka. Wypadki, jak poucza statystyka, są wszędzie i być muszą. Ludzie nigdy nie są dość uważni, któż zaręczy, że lepiej płatni będą uważniejsi? Wypadek kosztowniejszy może się w tym roku zdarzyć, może go nie być; a oszczędności tworzą kapitał pewny, który w razie strat większych z powodu katastrofy sowicie je wynagrodzi. Premium w tak pojętej asekuracyi płacą pracownicy.

W rachunku tym wszakże pominięta jest jedna pozycya nieobliczalna: odpowiedzialność moralna i społeczna instytucyi kolejowej za bezpieczeństwo zdrowia i życia ludzkiego i za byt pracowników. Na tym punkcie kolej jest tem głuchsza, że rządzi w niej nietylko powyższa logika kupiecka w czystej postaci; dołączają się tu względy poboczne i osobiste wykonawców, sterujących gospodarką. Zajęcia i pensye oddawane są nieraz jednostkom nie najodpowiedzialniejszym, lecz najlepiej ustosunkowanym; oszczędności zaś posuwa się za daleko dla powiększania gratyfikacyi i wynagradzania synekurzystów.

Tam, gdzie jest zła gospodarka, nic nie pomoże cały arsenał kar na „winnych niedbalstwa“. Karze się ludzi za to, że zmęczony organizm wypowiedział im posłuszeństwo, lub że im oszczędny zarząd dał wadliwy aparat lub zepsutą maszynę; istotnych zaś sprawców złego sprawiedliwość, jak widzieliśmy z powyższej statystyki, nie dosięga nigdy.

Tak się dają streścić opinie ludzi, badających przyczyny katastrof kolejowych. Opinie te przychodzą na myśl teraz, z powodu ciągłych katastrof na kolejach. Wina spada zwykle na niższych funkcyonaryuszów i na aparat popsuty; ale opinia, niezależnie od kary, zwrócić się musi z pretensyą do zarządu kolejowego. Opinia nie może się wdawać w ocenę techniczną warunków wypadku; zna ona logikę gospodarki finansowej i szuka rzeczywistych sprawców intelektualnych; wymaga zaś od nich rękojmi moralnych, że życie ludzkie nie będzie przez nich lekceważone.

Najwyższy trybunał o obowiązkach kolei względem poszkodowanych.

Wiadomo powszechnie, że kolej północna odmawia zawsze wypłaty pensyi tym kolejarzom lub ich spadkobiercom, którzy ulegną jakiemuś wypadkowi i wskutek tego mają prawo do t. zw. renty w razie wypadku (Unfallsrente). Zarząd kolei opiera się tutaj zawsze na statutach pensyjnych, wydanych wprowadzonych w życie w r. 1893. Statuta te postanawiają: Jeżeli kolejarz nabywa prawo do pobierania renty, to wtedy otrzymuje tylko tę nadwyżkę pensyi, o którą ta rentę przewyższa. Kolej północna zasadę tę jednak rozciąga i na tych kolejarzy, którzy ulegli wypadkom jeszcze przed przyjęciem statutów pensyjnych, t. zn., że nabyli prawa do całej pensyi, nieograniczonej późniejszemi postanowieniami.

Kilku w ten sposób pokrzywdzonych kolejarzy wniosło na zarząd kolei skargę, aby im oprócz renty wypłacano należną im pensyę. Sąd handlowy w Wiedniu uznał pretensyę kolejarzy za słuszną i skazał kolej na zapłacenie i renty i pensyi. Kolej odwołała się do najwyższego trybunału, motywując to odwołanie tem, że kolejarze utrzymują w takim razie podwójne odszkodowanie i bogacą się na koszt towarzystwa. Trybunał najwyższy wyrok sądu handlowego, mimo tak genialnego bronienia się kolei, zatwierdził i podał następujące powody:

„Pensye otrzymują kolejarze (i ich spadkobiercy) na podstawie umowy, mocą której zgodziło się towarzystwo kolejowe na założoną swego czasu przez urzędników i służbę kasę pensyjną i wkładki do niej ustawicznie otrzymuje. Rentę zaś otrzymują na zasadzie państwowo zorganizowanego, na publiczno-prawnych podstawach opartego ubezpieczenia od wypadków; że zaś towarzystwo musi do tej ostatniej instytucyi płacić swoje wkładki, to nie może wchodzić w rachubę, bo towarzystwo jest do tego ustawowo zobowiązane i ciężar ten nosi na sobie charakter publicznych świadczeń.

„Zupełnie więc niezrozumiałą jest rzeczą, iż dlatego, ze z publicznych względów jakiś ciężar jest na towarzystwo nałożonym, ono zrzuca z siebie częściowo, albo całkowicie zobowiązania wobec kolejarzy, mających słuszne prawa do pensyj.

„Takie postępowanie towarzystwa prowadzi w następstwie do tego, że wszelkie dopłaty za ubezpieczenie składają kolejarze, chociaż ustawa wyraźnie chce ich uwolnić od tego ciężaru. Ustawa bowiem o ubezpieczeniach z 27 grudnia 1887 zaznacza, że ubezpieczeni nie tracą prawa wobec innych towarzystw ubezpieczeń, ani kas pomocy lub tym podobnych instytucyj.

„Zachowanie się więc towarzystwa kolejowego w tym wypadku jest bezprawne“.

Wyrok ten należałoby przybić we wszystkich koszarach kolejarzy, aby każdy bez wyjątku mógł przyjrzeć się zamiarom i postępowaniu swych władz, dybiących na dobro swych własnych ludzi, którzy im stwarzają szalone zyski, którzy są twórcami ich bogactw.

Wyrok sądowy wyraźnie zaznaczył, że w postępowaniu towarzystwa przebija się tendencya, aby wogóle wszelkie ciężary, nałożone nawet przez ustawę państwową, przerzucić na barki tych i tak wyzyskiwanych, a nadto zrzucić z siebie wszelkie zobowiązania. Jestto napiętnowanie tak dobitne i tak przekonywujące, że lepszego świadectwa na wyzysk i nieuczciwość władze kolei północnej nawet od socyalistówby nie dostały. Jakże więc dalej nazywać narzekania kolejarzy? Warcholstwem ani podżeganiem nie można już będzie nadal piętnować dopominania się o sprawiedliwość, bo przecież wyrok najwyższego sądu trzebaby również tem mianem ochrzcić. Porażka więc dla kolei zbyt bolesna!

Pewnem jest więc teraz, że wszyscy ci, którzy przystąpili do funduszu pensyjnego kolei północnej, względnie ich spadkobiercy, także wtedy mają prawo do pensyi, jeżeli otrzymują rentę ubezpieczeniową.

Długoletnia walka z koleją północną skończyła się zatem zwycięstwem tak długo pokrzywdzonych członków instytutu pensyjnego.

Chciwi zysków muszą zaciskać zęby.

Walka kolejarzy angielskich o prawa koalicyi.

Robotnicy i służba kolejowa przy wielkiej kolei wschodniej, stanęli do walki z zarządem swoim o wolność organizowania się i swoje prawa polityczne. Rzecz cała miała następujący początek. W kwietniu jeszcze b. r. zażądali kolejarze podwyższenia płac i wybrali 17 mężów zaufania, którzy się mieli z władzami układać. Władze kolejowe delegatów robotniczych nie przyjęły, tylko oświadczyły, że obok mężów zaufania, wybranych przez robotników, muszą być również mężowie mianowani przez dyrekcyę. Robotnicy taką odpowiedzią oburzyli się i kilkakrotnie zwracali się pisemnie do dyrekcyi, aby postanowienie to cofnęła, albo też zdała się na sąd rozjemczy, pod którego decyzyę oddaja się również robotnicy. Na to odpowiedział im przewodniczący rady zawiadowczej, lord Hamilton, że „robotnicy nie mają żadnej podstawy do zażaleń, a wzburzenie ich wywołane jest tylko agitacyą urzędników organizacyi zawodowej, którzy takie niesnaski w własnym interesie wszczynają“. Dalej kończyło się oświadczenie tem, że dyrekcya nie uznaje żadnych związków robotniczych.

To wyczerpało cierpliwość kolejarzy. Na zgromadzeniu, odbytem z tego powodu, postanowili kolejarze 5226 głosami, przeciwko 53 zaledwo generalny strejk, i złożyli na ręce swego sekretarza zawodowego, Bella, wypowiedzenia służby. Strejk miał się rozpocząć 3 sierpnia. W międzyczasie jednak nadeszło pismo ministra handlu Ritchie'go, który na mocy ustaw ma prawo mieszać się w podobne spory. Minister zaznacza w liście do sekretarza Bella, że zastrzeżenia dyrekcyi kolejowej nie mają podstaw, wybór delegatów robotniczych jest uzasadniony, gdyż tylko w ten sposób można dyskutować o wzajemnych pretensyach i skargach. Minister ofiaruje swoje pośrednictwo i na razie radzi, aby zaprzestano strejku.

Na to odpowiedział Bell następująco: „Zapatrywania robotników w tym względzie zgadzają się z wywodami ministra. Wobec tego wypowiedzeń on nie odda dyrekcyi, lecz zwoła jeszcze raz zgromadzenie, na którem wybierze się nowych delegatów.“

Tak postępuje kulturalne państwo. Nie wchodzimy w to, czy kolej z obawy strejku i przez ministra szukała pośrednictwa, ale znoszenie się ministra z sekretarzem zawodowym i ofiarowanie robotnikom swego pośrednictwa jest najlepszym dowodem, że rząd angielski nie lekceważy sobie żądań klasy robotniczej, postępuje z nią jak z wolnymi obywatelami, a nie niewolnikami, jak to ma miejsce u nas w Austryi.

Do tak poważnego traktowania robotników przyzwyczaiła jednak rząd angielski potężna organizacya robotników kolejowych.

Dola robotników „lonowych“ w warsztatach nowo-sądeckich.

Dla wszystkich robotników, którzy szczęścia szukają w warsztatach kolejowych i garną się do nich, jakby do zbawienia, niechaj będzie ostrzeżeniem następujące pismo, które od robotników „lonowych“, pracujących w warsztatach kolejowych w Nowym Sączu, otrzymaliśmy:

Stosunki robotników „lonowych“ w warsztatach nowo-sądeckich stają się coraz bardziej przykremi, tak dla robotników zawodowych, jak i niezawodowych. Robotnik zawodowy, wstępując do warsztatu, liczy przedewstkiem na stabilizacyę, a gdy już jej się doczekać nie może, liczy, iż przynajmniej podwyższą mu płacę, którąby mu dozwoliła koniec z końcem związać, t. j. wystarczyła na porządne utrzymanie wraz z rodziną.

Tymczasem i jedno i drugie zawodzi. Mijają lata, a często tych lat sporo się zbierzé, a tu ani stabilizacyi, ani awansu nie widać, tak, że robotnik, zacisnąwszy zęby, przeklinać musi chwilę,

w której go jakiś zły duch zapędził do warsztatów kolejowych.

Często się zdarza, że naczelnik warsztatów sam się wstydzi podobnego postępowania i wtedy następuje awans **o 5 ct.** dziennej płacy. To już doprawdy ironia. A jednak dawniej tego nie było. W czasie akordu mieliśmy podwyżkę po 10 ct., co wraz z akordem wyniosło 15 ct.; po zniesieniu akordu podwyższano nam nadal zawsze tylko o 10 ct, obecnie doczekaliśmy się 5 ct., a prawdopodobnie doczekamy się, że zamiast podwyżki, nastąpi obniżenie dotychczasowych poborów — wszak „coraz taniej“ na świecie.

Robotnik „lonowy“ nie ma żadnych praw. Nie dostanie on urlopu, a jeżeli dostanie, to musi zań zapłacić, gdyż każdy dzień, który opuści, zostanie mu z płacy potrącony. A przecież, zdaje nam się, że robotnik „lonowy“ w warsztatach państwa austryackiego, powinien mieć stale co roku oznaczonych kilka dni płatnego urlopu. Wszak dziś już prywatni przedsiębiorcy w Austryi to zaprowadzili, że corocznie od 8 do 14 dni udzielają płatnego urlopu, gdyż to jest człowiekowi niezbędnie potrzebnem. Jedynie państwo, jako przedsiębiorca, zdobyć się na coś podobnego dotąd nie może.

Karty wolnej jazdy robotnik „lonowy“ również nigdy nie dostanie; wiele razy jechać gdzieś potrzebuje, to musi płacić, jeżeli nie chce się prosić i poddawać tym różnym formalnościom biurokratycznym, celem osiągnięcia zniżenia ceny do połowy.

Najważniejszą jednak sprawą jest powołanie do wojska, czy to do służby czynnej lub rezerwy. W pierwszym wypadku, młody robotnik, który często praktykował w warsztacie kolejowym, tam został wyzwolony i pracując przez dłuższy czas, osiągnął już pewną wyższą płacę, aniżeli nowoprzyjęty, z chwilą wzięcia do wojska traci te wszystkie prawa. Po wystąpieniu z wojska, gdy się powtórnie zgłasza do przyjęcia, albo zupełnie przyjętym nie zostanie, dla braku miejsca, albo jeżeli po dłuższem czekaniu przyjętym zostanie, to wstępuje jako nowoprzyjęty; przytem zarządy nie uwzględniają poprzednio pobieranej płacy, ale wyznaczają mu płacę, przepisaną dla nowowstępujących.

Powołanych do rezerwy nie traktuje się wprawdzie jako nowoprzyjętych, ale za czas służby wojskowej nie otrzymują oni ani centa wynagrodzenia. Jak to działa zbawiennie na rodzinę, która niewinnie cierpieć musi głód w czasie, gdy ojciec jej odgrywa rolę obrońcy ojczyzny, to mówić o tem nie potrzebujemy. Nasuwa nam się pytanie: dlaczego c. k. kolej państwowa jest tak wrogo usposobioną dla c. i k. armii? Nam się zdaje, że tak kolej, jak i armia służą jednemu bogu i że c. k. robotnik powinienby w czasie służby wojskowej otrzymać pełną płacę.

Podobnego postępowania nigdzie, w żadnem, nawet najbiedniejszem przedsiębiorstwie nie znajdzie. Już dzisiaj jest mnóstwo fabrykantów w Austryi, którzy swym robotnikom, ze względów patryotycznych, jeżeli już nie całą, to przynajmniej pół pensyi wypłacają, a już o utracie praw poprzednich, to ani mowy niema. To jest curiosum, które się praktykuje chyba tylko na c. k. kolei państwowej.

Urzędnikom i służbie państwowej przy biurach rządowych dolicza się czas służby wojskowej do lat służby i emerytury, wyjątek pod tym względem stanowi tylko kolej państwowa.

Powie ktoś może, że to drobnostki, o które upominać się nawet nie warto! Choćby to nawet były drobnostki, to dowodzą one najlepiej, że robotnicy przy kolei państwowej nie mają żadnych praw, że traktowani są jeszcze gorzej i bardziej wyzyskiwani, aniżeli robotnicy u prywatnych przedsiębiorców.

Nam powinno i na takich „drobnostkach“ zależeć, bo — naszem zdaniem — należy nam się bezwarunkowo: kilka dni płatnego urlopu co roku, należy nam się wolna karta jazdy, należy nam się również, aby służba wojskowa była tak uregulowaną, by robotnika państwowego nie narażała na tak dotkliwe straty i nie wywoływała na usta jego przekleństwa.

Dlatego, Koledzy, i tutaj pojedynką nic nie zrobimy, lecz musimy iść razem, solidarnie z wszystkimi, jeżeli chcemy osiągnąć jakąkolwiek zmianę w obecnem naszem smutnem położeniu. *Ski.*

Z przestrzeni i z warsztatów.

Dębica. W magazynie tutejszym jest 8 ludzi, którzy są przeznaczeni do ładowania towarów nadawanych z Dębicy i przeładowywania towarów, przychodzących od strony Lwowa i Krakowa na linię Rozwadów, tak dniem, jak i nocą. Praca jest zatem bardzo ciężką. Tych 8 ludzi podzielonych jest na dwie partye i ma pełnić służbę rzekomo po 24 godzin, w rzeczywistości jednak pracują po 36 godzin. I tak ci, którzy schodzą ze służby o godz. 8 rano (o tej godzinie zwykle jest zmiana), przychodzą o godzinie 2 popołudniu i robią do 6 wieczór i znowu przychodzą na drugi dzień o godzinie 8, a biada, gdyby który się spóźnił. Podurzędnik i magazynier Jenner robi zaraz donosy i traktuje ich w grubiański sposób, bijąc nieraz do krwi i klnąc jak najbrutalniejszy kapral.

Aby dać dowód, przytoczymy następujący przykład. Dnia 25 lipca o godzinie 3 popołudniu byli robotnicy zajęci przy ładowaniu suchych skór bydlęcych, których był pełen wóz. Ponieważ nie było wielkiej odległości, podawał skóry jeden drugiemu. Jeden z robotników, stojąc na platformie magazynu, chciał rzucić skórę prosto do wozu, a nie wiedząc, że za nim stoi ekonom Jenner, uderzył go przypadkiem w pierś. W tej chwili Jenner rzucił się na robotnika ze słowami: „ty łajdaku, gałganie, ja cię nauczę“ i wymierzył mu kilka policzków tak, że robotnik oblał się krwią. Jakby mu nie dosyć tego było, poszedł na skargę do naczelnika, że robotnik ów jest pijany, ale naczelnik na szczęście na skargę jego nie zważał, bo przedtem widział oblanego krwią robotnika i dowiedział się o powodzie pobicia. Gdyby nie to, to robotnik zostałby wydalony.

Nietylko z robotnikami magazynier w ten sposób się obchodzi, ale i ze szyberami, którym każe przychodzić wtedy nawet, gdy mają całonocną służbę, jeszcze na pomoc do roboty magazynowej, gdzie ich trzyma od 8 rano do 12 w południe.

Nie wiadomo, czy władze krakowskie wiedzą o tych nadużyciach, bo Jenner przed każdym kontrolorem okazuje niesłychaną gorliwość i wobec kontrolora woła na ludzi: „ruszaj prędzej, łazisz cały dzień i bąki zbijasz“ i t. p.

Już kilka razy robotnicy prosili naczelnika, aby im ulżył w służbie i ukrócił samowolę Jennera, pozostało to jednak bez skutku i nic się nie zmienia na lepsze, owszem chyba na gorsze.

O grubych nadużyciach Jennera w magazynie wiele dałoby się powiedzieć, ale to zostawiamy już sprytowi władz kolejowych.

Stanisławów. Będąc świadkiem zbiegowiska w dniu 22 lipca b. r. na peronie w Stanisławowie, wywołanego nietaktem urzędniczyny Wierzejskiego, który tuż przed odejściem drugiego pociągu kąpielowego do Chryplina zaczepił jakiegoś, o ile się wywiedzieć mogłem, sługę kolejowego, chcącego się do kąpieli udać i począł na niego wśród zgromadzonej tamże publiczności, w sposób iście arogancki wymyślać „iż go każe z peronu wyrzucić“ i t. p., poczem rozsierdzony jakąś odpowiedzią wpadł w szał i pieniąc się ze złości, kazał go aresztować. Podczas tego jakiś pan, pono większa „ryba“ kolejowa, (wedle zapodania) inspektor warsztatów, „patryotnik“ jak mi mówiono i „Sokół“, laską go uderzył. Co było przyczyną zajścia, trudno się było wywiedzieć gdyż nikt nic nie wiedział, tylko przebąkiwano, że człowiek ten urzędniczkowi Wierzejskiemu się nie spodobał. To dziwne i nietaktowne postępowanie urzędników tutejszych czy z służbą czy z publicznością tak się tu krzewi a nawet tak daleko doszło, że obecnie przed tutejszymi kratkami sądu powiatowego się roz grywa. Czy stanisławowska Dyrekcya nie zechciałaby w tę sprawę bliżej wglądnąć i urzędniczkom odpowiednim rozporządzeniem nosa przytrzeć?

Chodorów. Postępowanie tutejszego restauratora Sewiego, rodzonitenkiego brata stanisławowskiego restauratora-potentata, który ponoś swym wpływem wyrobił, że bratu restaurację w Chodorowie oddano — jest wprost rażącem, ze względu, iż panek ten (może powoli na chodorowskim błocie do wysokości Rotszyldów rosnący) tak publiczności, jak też i służbie kolejowej podaje zamiast piwa jakieś kwasem trącące zlewki. Słowem w nędznej tej restauracyi, która przecież ma być dla wygody i zapotrzebowania publiczności i służby kolejowej, w biały dzień obdziera się ludzi w najbezczelniejszy sposób na każdej spożywczej rzeczy, którą zazwyczaj konsumenci wprzód płacić muszą, poczem skosztowawszy ze wstrętem odsuwają, pozostawiając ją tem samem temu pankowi do powtórnej sprzedaży. — Na uwagę ze strony gości, że to lub owo jest wprost niemożliwe do spożycia, panek ten impertynencko zadarłszy nosa do góry odpowiada: „ja temu nie winien, że panu nie smakuje“. Zauważyć tu musimy, że ceny są u tego panka tak wygórowane, iż wprost odstraszają; na dowód tego przytaczamy, że większa szklanka piwa kosztuje 14 ct., podczas gdy taka sama we Lwowie i w Stanisławowie kosztuje 12 ct. O artykułach spożywczych już nie wspominamy. — Wobec takiego stanu rzeczy zapytujemy Szanowną Dyrekcyę w Stanisławowie, czy w powyższe stosunki wglądnąwszy i zbadawszy, odnośne zarządzenia co do postępowania restauratorów na stacyach kolejowych zarządzić zechce, by ci w biały dzień przestali kolejarzy i publiczność okradać.

Ze stow. i Zgromadzeń.

Nowy Sącz. W niedzielę 29 lipca odbyło się tu zgromadzenie kolejarzy, którzy, licznie zebrani, wysłuchali referatu tow. Kurowskiego o organizacyi i zasadach tejże, poczem po dłuższej dyskusyi, w której zabierali głos liczni z zebranych, uchwalono wyrazić centralnej organizacyi zaufanie; zażądać zwołania w krótkim przeciągu czasu konferencyi krajowej, pozostawiając czas i miejsce zwołania centrali — i wyrażono pogardę tym wszystkim, którzy na szkodę naszej organizacyi agitują i działają.

Popołudniu o godz. 2 odbyło się takie same zgromadzenie w Stróżach, na którem uchwalono nie zakładać osobnej stacyi, lecz przystąpić do stacyi w Nowym Sączu.

KRONIKA.

Dola kolejarzy. Dłużej pracujący, stabilizowani robotnicy kolejowi, mają to mizerne prawo, że mogą otrzymać w roku około 8 dni urlopu na wypoczynek. Wypoczynek ten jednak schodzi do zera, na te dni bowiem urlopu odkładają kolejarze wszystkie swoje prywatne interesa. Jeden ma kawałek gruntu, drugi może jakiś domek, trzeci familijne sprawy, które cały rok czekają załatwienia. Nieznający stosunków kolejowych myślałby, że jeżeli kolejarz ma regulaminowo przyznany urlop, to nie potrzebuje już szczególniej prosić o niego. A jednak i ta mała ulga zależy od humoru zwierzchników, takich np. panów, jak Zborowski, Fobi i t. d. Jeżeli kolejarz uda się do nich z prośbą o urlop, to najpierw wręcz go odmawiają, motywując to brakiem ludzi, wzmożeniem się ruchu itp., a dopiero pod wielkim naciskiem pozwalają wnieść podanie na stemplu, za które nadto trzeba pisarzowi zapłacić. Na podanie takie przychodzi zwykle odpowiedź, urywająca jeszcze kilka dni z tego śmiesznie małego wypoczynku i ścisłe określenie, kiedy urlop ma się rozpocząć, choćby ten naznaczony okres był dla kolejarza najniedogodniejszym. I jeszcze nie koniec. Pan Zborowski chwyta się nadto takich kruczków, że wyszukuje taki okres czasu, w którym przypada niedziela i jedno lub dwa święta, tak, że na 8 dni urlopu wypada czasem 3 święta, za które, jak p. Zborowskiemu wiadomo, nie płacą, bo tak w stabilizacyi postanowiono. Szczodrość więc kolei, przy pomocy takich gorliwych urzędników, jest bezwstydnie zredukowaną.

Te wszystkie drobne szykany, dokonywane pod rozmaitymi pozorami, powinny dolać ognia w żyły tych kolejarzy, którzy w żaden sposób dostrzedz nie mogą, że tylko silna zawodowa organizacya kolejarzy zdoła usunąć samowładztwo pojedynczych kacyków i zaprowadzi ustawę, która stanowczo i bez wyjątków zapewni robotnikom ich prawa — nietylko do urlopu.

Bodzionek Wojciech, o ktorego zabiciu w warsztatach nowosądeckich donosiliśmy, żyje na szczęście i przychodzi powoli do zdrowia, chociaż do dziś jeszcze życiu jego grozi poważne niebezpieczeństwo. Uszkodzenie było tak ciężkie, że nikt nie przypuszczał, by Bodzionek utrzymał się przy życiu. To też sprowadziło naszą pomyłkę, której w swoim czasie nie sprostowali towarzysze sądeccy. Czaszka Bodzionka została tak silnie naruszoną, że na znacznej przestrzeni musiano mu ją wyciąć.

Ofiara prześladowań Piaseckiego. W drugiej połowie zeszłego miesiąca odebrał sobie życie, rzuciwszy się pod koła pociągu, Adam Drost, podurzędnik c. k. kolei państwowej w Krakowie. Powodem, który go popchnął do samobójstwa, były sekatury tut. naczelnika Piaseckiego, który w niemożliwy sposób go prześladował. W bardzo krótkim przeciągu czasu, bo zaledwie od roku, przerzucił go był już czwarty raz do innej czynności, oddaliwszy go od obsługiwania pociągów. Na zakończenie wszystkiego wytoczono Drostowi dyscyplinarkę.

Widocznie dygnitarzom kolejowym w guście Piaseckiego niedosyć jeszcze tych ofiar, jakie zabierają codzień niemal rozmaite wypadki na kolejach, sami jeszcze popychają ludzi do samobójstw dręczeniem i prześladowaniem.

Drost pozostawił żonę i czworo nieletnich dzieci.

Niezwykłe zasługi. Jeszcze w maju br. wydała krakowska Dyrekcya cyrkularz z napomnieniem, ażeby na czas manewrów cesarskich, mających się odbyć w czasie od 15 sierpnia do 15 września br. nie żądał nikt urlopu (Erholungs-Urlaub), gdyż takowego pod żadnym warunkiem na ten czas nie otrzyma.

Tak więc nietylko żaden ze służby i podurzędników kolejowych, ludzi nieustannie ciężko pracujących, którzy już po kilka lat z rzędu nie dostawali urlopów, lecz nawet z pośród urzędników ślęczących mozolnie po biurach, z wyjątkiem chorych, żaden na ten czas urlopu nie otrzymał i nawet taki Mynarski z Podgórza-Płaszowa wrócił po dwutygodniowym urlopie do swej ciężkiej pracy — wychylania kufli — tylko jeden osławiony Piasecki, który jak rok długi nie robi nic więcej, tylko szpiegowaniem swych podwładnych się zajmuje, dostał sześć tygodni urlopu i bez względu na ów cyrkularz wyjechał używać „wytchnienia“.

Widać z tego, że u władz kolejowych większą posiada zasługę ten, kto demoralizuje i znieprawia swych podwładnych, niż najpracowitsi ludzie choćby z pośród urzędników, którzy zarówno z całym niższym personalem, serdecznie nienawidzą owego nadętego pyszałka, który nie żadną mozolną i uczciwą pracą, lecz tylko swemi zdolnościami największego szpicla wzbił się tak wysoko, iż trzęsie dziś całą dyrekcyą i jak wtajemniczeni utrzymują, wodzi na pasku samego dyrektora.

Nie wolno zachorować robotnikowi kolejowemu w Nowym Sączu, a jeśli to się ma stać, to chyba tylko między godziną 8 a 9 rano. W tym bowiem czasie urzęduje dr. Kijas. Jeśli się zaś zdarzy, że robotnik zachoruje w innym czasie, to pozbawiony on jest pomocy lekarskiej przynajmniej przez 24 godzin. Gdy w nagłym wypadku ktoś się zgłosi do dra Kijasa, otrzymuje odpowiedź: „teraz nie jest urzędowa godzina“.

Niedawno temu zachorował popołudniu jeden z robotników warsztatowych tak silnie, że trzy razy zemdlał. Żona z małem dzieckiem, nie mogąc sobie dać rady, biegnie do dra Kijasa i prosi go, by zechciał spiesznie udzielić pomocy choremu. Po dłuższych certacyach musiano sprowadzić fiakra i dopiero wtedy raczył się dr. Kijas pofatygować do chorego, którego żona utrzymuje, że za wizytę i za fiakra musiała zapłacić. Jeżeli to jest prawdą, to zapytujemy zarządy kolejowe, za co właściwie robotnikom odciąga się tak wysoką wkładkę do kasy chorych? Większa część robotników nie ma zaufania do lekarzy kolejowych, którzy, zamiast serca, mają wewnątrz kołtun biurokratyczny i tego na każdem kroku swojem postępowaniem dowodzą. Leczy się więc taki robotnik prywatnie, płacąc ze swych szczupłych dochodów tak lekarza, jak i lekarstwa. Należałoby wprost ze względów sumienia raz przecież tę sprawę uregulować, by robotnicy jasno wiedzieli, co im się od lekarzy należy, a lekarze mieli jasno określone swoje obowiązki względem robotników. Tak dalej być nie może, gdyż ciągłe krzywdy muszą doprowadzić do komplikacyj. Robotnik nie powinien być zależnym od opłacanego przez siebie lekarza kolejowego.

Znaki na świadectwie. Od tow. Stanisława Hiża otrzymujemy z Witkowic pismo, w którem nam tenże donosi, że p. Majewski, naczelnik warsztatów kolejowych w Stryju, dał mu przy odejściu świadectwo, na którem napisał wprawdzie: „zur Zufriedenheit“, pomiędzy jednak te dwa słowa wsadził znaczek, na podstawie którego tow Hiża nigdzie miejsca otrzymać nie może. Był on przyjęty do jednej fabryki, lecz skoro obejrzano świadectwo, zwrócono mu je z nadmienieniem, że go przyjąć niepodobna.

Zapytujemy na tej drodze p. Majewskiego, w jakim celu umieścił omówiony powyżej znak w świadectwie tow. Hiża, trudno bowiem przypuścić, aby pragnął śmierci głodowej człowieka, któremu niewola warsztatów kolejowych w Stryju nie przypadła wcale do smaku. Gdyby zaś znaki takie były zrobione rzeczywiście w tym celu, to sprawa, kolidująca z kodeksem karnym, nadaje się przed kratki sądowe, a sam sprawca do — kryminału.

Biednemu zawsze wiatr w oczy. Pomosty, mające łączyć dwa obok siebie jadące wozy, są w wagonach kolei północnej tak niedołężnie urządzone, że się wcale z pomostami wagonów innych towarzystw kolejowych lub państwowych nie schodzą, tak, że trzeba dopiero przejścia zamykać. Wada ta istnieje od samego początku, łapówki jednak dostawców łatwo sprawić mogły, że ani nie uznano tego za błąd, ani nie oddano wagonów do naprawienia. Złe jednak zawsze wyjdzie na jaw, a skrupi się na najmniej winnym.

W maju b. r. jechał pociągiem takim, złożonym częścią z wagonów państwowych, częścią kolei północnej, konduktor Józef Popper. Ponieważ pociąg był niedaleko Krakowa, musiał on przeciąć wszystkie bilety i to szybko, bo już zbliżała się stacya Mydlniki, tuż pod Krakowem położona. Z braku pomostu między wagonami starał się Popper dostać z wagonu do wagonu, przeskakując po schodkach z boku wagonu. Nieszczęściem, czy to z powodu odzwyczajenia się od chodzenia po bokach wozów, czy śliskości drzewa, zesunął się Popper nagle, miał jednak na tyle przytomności, że w upadku chwycił się jakiegoś haka i tak dowlókł się kilka kilometrów do Mydlnik. Żadnych uszkodzeń nie doznał. Ale za to oskarżyła go prokuratorya państwa o lekkomyślność, mogącą spowodować wypadek, a władze kolejowe wytoczyły mu dyscyplinarkę.

Na rozprawie sądowej tłómaczył się tak niespodzianie oskarżony, powyżej opisanem niedokładnem urządzeniem wozów, które nie pozwala na chodzenie środkiem i tem, że musiał przed Krakowem przestemplować bilety, bo inaczej otrzymałby karę. Innego sposobu przejścia nie było, tylko skok. Skoczył, stoi przed sądem oskarżony o narażenie zdrowia, gdyby nie skoczył, oskarżyłby go kontrolor, że zaniedbał obowiązków kontroli biletów. Sąd uwzględnił tłómaczenie się obwinionego i uwolnił go od winy i kary, czeka go więc jeszcze dyscyplinarne śledztwo.

Wszystko więc mści się na tym, który nic nie winien, a za wszystko musi cierpieć. Zdarzy się wypadek, do kozy idzie budnik, maszynista, wechter, nigdy urzędnik, inżynier; źle urządzone wozy, łamie sobie nogi konduktor, lub staje przed sądem, tych zaś panów, którzy przyjmowali takie wozy i uznali je za dobre, nikt nigdy do odpowiedzialności nie pociągnie.

Urządzenia społeczne na kolejach francuskich były w lipcu przedmiotem interpelacyi posła Coutanta w parlamencie francuskim. Interpelacya dotyczyła przedewszystkiem niedogodnej organizacyi pociągów robotniczych, odwożących robotników na przedmieścia i okolice Paryża. Mówca żalił się na nieodpowiednio rozłożoną pracę i złe połączenia pociągów, wskutek czego pociągi robotnicze odchodzą nieregularnie i robotnicy całemi godzinami muszą czekać w Paryżu, zamiast czas ten poświęcić rodzinie i wypoczynkowi. Mówca domaga się, aby robotnikom pozwolono wracać każdym, najdogodniejszym dla nich pociągiem, ponieważ przez to towarzystwa kolejowe nie poniosą żadnej straty. Dalszą niedogodnością jest wystawianie biletów na bardzo krótkie przestrzenie od 10 klm. do 22 najwyżej. Na wszystkie te zarzuty musiał minister robót publicznych dać tylko taką odpowiedź, że umowa między państwem a towarzystwami kolejowemi nie pozwala państwu wkraczać w takie szczegóły gospodarki kolejowej, toteż pierwszą rzeczą rządu republikańskiego będzie umowę tę zmienić.

Takie zapewnienie rządu we Francyi ma pewne znaczenie, bo tam rząd liczy się z żądaniami klas pracujących i ma w swem gronie nawet reprezentantów tych klas, jak tow. Millerand, ministra handlu. Toteż ani na chwilę tych stosunków nie możemy porównywać z austryackiemi, gdzie zapewnienia p. Witteka uważa się za prosty wykręt, aby nim tylko uśpić łatwowiernych.

Wypadki kolejowe w Anglii. Według urzędowego sprawozdania, zginęło wskutek wypadków kolejowych 531 kolejarzy, a 4633 odniosło ciężkie uszkodzenia. Z tego wynika, że na 962 kolejarzy przypada 1 śmiertelny wypadek, a co 35-ty kolejarz odnosi ciężkie uszkodzenie!

Ubezpieczenie od wypadków za pomocą kart pocztowych. Ogólne austryackie towarzystwo ubezpieczeń w Wiedniu wypłaca tysiąc koron spadkobiercom tego, który jest właścicielem przez nich wypuszczanej w obieg kartki korespondencyjnej z widokiem, w razie, jeżeli wskutek wypadku na kolei, tramwaju lub parowcu, spotka go śmierć, w 3 miesiące od czasu kupienia kartki. Jeżeli zaś spotka właściciela kartki tylko okaleczenie, to w razie nieudolności do pracy wypłaca mu towarzystwo przez 14 dni zasiłek. Doniesienie o wypadku musi nadejść najdalej do 3 dni. Jako dowód ubezpieczenia można tę kartkę raz tylko użyć i to do 1 stycznia 1903 r. Aby karta miała rzeczone znaczenie, musi być opatrzona napisem policy na 1000 koron, 100 sztuk takich kart kosztuje 10 koron, a z wydrukowaną policą 16 koron.

Towarzysze! pamiętajcie o codziennym „Naprzodzie“!

Następny numer wyjdzie 1 września.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca **Szczepan Kurowski.** Z drukarni Narodowej w Krakowie.